

# 「神戸港における港湾荷役経済の研究」

神戸大学経済経営研究所

1962年

寺 谷 武 明  
(横浜市立大学)

周知のごとく、わが国経済の高度成長にともなつて、予想以上に貿易量が増大し、港湾取り扱い貨物量は、いちじるしく増加した。昭和36年に生じた異常な船ごみは解消したものの、滞船滞貨はいまや慢性化しており、円滑な経済成長を阻害するおそれを生じてきた。それについて、「港湾問題」が、近年ジャーナリズムを賑わすようになつたが、まだ一般人の「港湾」についての認識はとぼしく、学界にあつても、「港湾問題」は、交通論・海運論の一隅にとゞめおかれ、「港湾」を正面から体系的に、学問的に取り扱つた文献は、きわめてとぼしいのが現状である。

かかる時、神戸大学経済経営研究所の交通・海事経済研究スタッフの共同成果として、港湾作業のうち、もつとも把握しにくく港湾荷役を神戸港において実証的に分析された本書が公刊されたことは、「港湾問題」に関心をもつものに、大きな刺戟を与える、まことに意義深いものがある。

執筆分担は下記のとおりである。

第1章総説

柴田 銀次郎

第2章神戸港の沿岸荷役

山本 泰督

第3章神戸港の船内荷役

佐々木 誠治

第4章神戸港の艤回漕

秋山 一郎

補論

佐々木 誠治

I 海運業と港湾荷役

II 海上輸送におけるターミナル・コスト問題

以上のごとく、本論4章266頁と補論288頁、計554頁から成る。各章毎に、内容を要約、紹介したいと思う。

[ 第1章 ]

港湾荷役作業は、常に貿易の軌道の上において行われる。売買契約の成立した商品を港の中に入れたときから船舶に積込みを終るまで、または船舶が着港してツチをあけてから陸揚げし

た貨物が関税区域に出るまでの作業一切を含んでいる。荷役業、回漕業、乙仲、沿岸荷役業、はしけ業、港湾運送業、船内荷役業、荷直し業等が、こゝでいう港湾荷役であり、貿易業者は、これらの作業を一手で引受ける元請業者に、一切の荷役を委任するのが普通である。

荷役元請業者の収入は、荷主または船会社が港費もしくは港湾荷役費として、その商品価格もしくは、運賃に計上される金額であり、元請業者は一部は自己の作業力を使つて、請負事業を果たし、一部は一定のマージンを取つてこれを下請業者に請負わせ、下請業者はさらにこの中から労賃、荷役器具等の使用料、その他のコストを差引いてマージンを得る。

港湾労働は、内容・重量・形態が極端に不同的な貨物を取扱うから機械化にも限度があり、多数の労働者を必要としている。神戸港では、一日の労働量に約2万人、常用労働者は1万2千人、日雇労働者8千人を使用している。内訳は、船内荷役6,500人、沿岸荷役5,500人、その他労働7,500人である。

業者は、作業の繁閑に応じて増減しうる日雇労働者により、港湾労働の需要を充足し、経営上の利益を得ている。これらの日雇労働者が、実際は業者からの指名により、長期化、常備化する者が多数である。しかも、彼等は、強力な組織力をもたないので、労働需要の波動性をことごとくしわよせされる、という弊害を生ずる。こゝに、日雇労働者の常備化が問題になる。

神戸港の荷役量は、年間1,000万トンをこえ、輸出では雑貨、繊維が主要なものであり、この2種類で、船積貨物総量の半分を占めている。輸入では農産物、穀物が重要である。

荷役料は、業者間の協定による基本料率と複雑な割増料率などの諸条件によつて、荷役元請業者が、荷主または、船会社から徴収するが、貨物の種類、荷造り、荷役作業の種類・内容・難易などにより、多種多様であり、かつ料率の改訂がしばしば行われるため、荷役量の実状を把握しがたい。それゆえ、類型的傾向を把握するには、貨物の種類を神戸港としてもつとも典型的で、かつ捕捉しやすい品目に限定して推論せねばならぬ。

そこで、神戸港のもつとも重要な船積貨物は雑貨と繊維製品であり、陸揚貨物は食料品、ことに穀物であるから、これらの価格を荷役費なし港費と対比して、その負担力を検討する。

神戸の典型的な某商社より実際資料を求めた関係上、多年一貫して多く取扱い、かつ品質がもつとも単純で、価格も平均に近い品種をえらんだ。すなわち雑貨はイースター・バスケット、竹製のすだれと熊手、履物であり、繊維製品としては、綿布のう

ち、白綿ボプリンである。輸入貨物については、玉蜀黍、大豆、小麦を選び、主要商社から資料をもとめた。

輸出入貨物の原価にたいする港費の割合をみると、一貫荷役料が比較的差が少ないので、原価の高低によつて、一般荷役料の割合にいちじるしい差異を生じている。

価格の高いものほど負担能力があり、綿ボプリンでは、荷役料は 0.3% 台にすぎぬが、原価のもつとも安いイースター・バスケットでは、9% から 10% 近い。しかも、荷役費のもつとも高率なイースター・バスケットですら、そのほかに原価の 70% をこえる運賃を支払つて、なお毎年莫大な数量が海外に輸出されているのである。それゆえ、たんに、諸掛りの大小をもつて、負担能力を論ずるのは認識不足といわれるべきである。輸出業者から見ると、原価は景気に左右されるとしても、諸掛りは安定しているにしくはなく、原価にたいする割合よりは運賃、港費の諸掛りが急激に上昇しない方が望ましい。たとえば、荷役費は、運賃にくらべれば、はるかに軽微な支出であるが、これが急激に増加することは、取引基準を搖がす。一方、荷役業は、景気や労賃の上昇により、荷役料を賃上げをせねば経営が困難となる問題をかゝえ、港湾経済の上からは軽視できないのである。

## 〔 第 2 章 〕

神戸港の沿岸荷役專業者は、企業規模が零細であり、元請業者の下に系列化され、多くは大業者の荷役量変動に伴う危険の調節弁としての機能を果す。日傭は 40% ~ 50% ときわめて高い。こうして、多数の零細企業と多数の日雇労働者の存在が、封建的な人間関係とあいまつて、荷役業の系列、下請関係を形成し、下への犠牲転化を容易にしている。神戸港の港運業の波動性は、交通業の一般的性格より生ずるほかに、港運業をめぐる社会経済的環境によつてはげしくなつてゐる。

沿岸荷役の機械化も、近年顯著であるが、荷役業の日本の特質が阻害因として働いてゐる。それは荷役機械設備の購入、保有は、従来の日雇労務者への強度の依存、あるいは、下請業者の利用によつて、回避してきた作業量変動の企業危険を、直接に当該業者に負担せしめるゆえ、当該企業が恒常に確保しうる最低荷役量に見合つた機械設備にすぎず、一定の限界がある。それを上廻る荷役作業は、依然として、日雇労働者、または下請依存にならう。また零細業者は資金の面からも、荷役機械の保有がすゝむことは期待しにくい。したがつて、この方からも、労務請負業的性格を強める。

現行の荷役料金の認可の基礎となつた沿岸荷役作業の原価計算を、雑貨はじめ揚積について示すと、原価 152 円 70 銭（作業費 114 円 97 銭 + 一般管理費 37 円 73 銭）利潤 9 円 75 銭、トン当たり原価 162 円 45 銭である。沿岸荷役料の原価が

以上のごときでも、現実の荷役料金の収受状態は、公示料金どおり収受されているか疑問である。それは沿岸荷役業界の機構が、巨大な一貫元請業者とその系列下にある大手下請業者が存在し、他方多数の海運貨物取扱業者の濫立と、その下請関係にある多数の零細沿岸荷役業者の存在があり、系列関係による圧力、過当競争等が、料金低下へ導くからである。業態が機構的に料金引下げの可能性を含んでいるのである。

### [ 第 3 章 ]

神戸港における船内荷役は、海運会社→ 元請→ 第一次下請の段階的委託システムを通じて遂行される。そして現実の船内荷役は、第一次下請が雇傭する船内荷役労働者によつて遂行される。神戸港船内荷役労働者の最重要の問題点は、二つである。

1. 就労がはなはだしく変動的である。
2. 日雇労働者依存性の大きい点である。  
日雇依存率は、90%にたつし、沿岸荷役労働は50%以下、その他荷役労働では20%以下であること、対照的である。

現行の船内荷役料の原価計算資料により、船内荷役費の雑貨1トン単価167円87銭、利潤をのぞいた総原価157円80銭、このうち作業費原価118円23銭の数字が算定されている。

### [ 第 4 章 ]

わが国のごとく、接岸荷役が少なく、沖荷役が多い港湾では、船は港湾運送で重要な地位を占め、神戸港もその例外ではない。船回漕は船内荷役業とは反対に専業独立業者が多く、勢力も旺盛である。

船船夫の場合、日雇労働者は通常見うけられない。船船夫は、昼夜を分たず、船を守り、貨物を保護する責任を有するからであり、船所有業者に直傭されている。そのため船内労務者、沿岸荷役労務者に比すと、きわめて安定的である。

船回漕業者は、資本構成・労働者構成からみて、零細企業が多く、個人企業的色彩が濃厚であり、大会社の下請となるが、兼業、多角経営により景気変動にともなう荷動き量に適応している。長期、短期傭船の場合でも、系列化が定まつている。しかし、需要の増減による変動はさけられず、経営も不安定で、資本蓄積は不十分である。

神戸港の船船夫の供給源は、広島、香川、兵庫、岡山県出身者に限定され、陸上のごとく、雇傭人員の急激な増減現象を示さず、補充は大量を要しない。

船回漕料の原価計算を雑貨について、考察すると、運航原価1トン当たり269円46銭、(運航費総額216円68銭+一般管理費52円78銭)に、利潤6%を加え、1トン当たり286円66銭が最終原価となる。

雜貨の輸出貨物の沖荷役と本船直積の場合を比較すると、船回漕料は沖荷役のコストの約30%を占め、両者の差額の主たるものとなつてゐる。

むすびとして、沖懸り荷役に大きく依存するため、荷役能率の低下は、労力不足ひいては船不足で帰せられるから荷役能率改善のための諸施設の充実とともに、船に対する港湾施設の改善が必要である。さらに、労働力確保の手段が望まれる。従来、水上の労働条件と生活の劣悪さが指摘されながら、本質的に改善されていない。そのため、船夫希望者は少なく、他産業へ流出するのを免れず、新規補充も困難になる傾向にある。

### [ 補 論 ]

(I) 昭和36年、本邦主要港で問題化した港湾マヒ=船混みに対する海運業者の対応の仕方は、いたつて消極的、傍観的であつた。この問題を熱心にとりあげ、政府を動かす原動力となつたのは、海運業者、港湾業者でなく、一般財界、とくに主要都市の商工会議所であつた。それには、それなりの理由もあるが、海運業者は、海上輸送の実質上の主役として、みずからの船舶運航能率向上のため、本問題にもつと積極的に取りくみ、接近する必要がある。

(II) 理論的に、実際的に、港湾荷役作業を抜きにして、海運活動は考えられず、港湾マヒ現象を機として、ターミナル・コスト（港における船舶の直接的積卸作業の費用）の重要意義に着目したい。

ターミナル・コストの大部分は、港湾運送業事業者がいとなむ、ターミナル作業に対する代価である。

海上輸送におけるふたつの段階、すなわち船舶の海上航行と港におけるターミナル作業を前提とし、前者に海上運賃、後者に港湾作業料金が対応するものとすれば、元請一貫料金に船内荷役料金額を加算したものが、積出港のターミナル・コストである。

神戸港の雜貨1トンのターミナル・コストは、沖荷役 1.800円、接岸荷役1.500円となる。神戸港の代表的輸出雜貨の運賃と積出しターミナル・コストの割合を見ると、サンフランシスコ扱いについて、高運賃の綿織物で14.2%、最低の敷物で24.7%、もつとも比較に適する運動靴で20%という高比率である。もつて港湾ターミナル・コストの重要性を知りうる。

さて、以上の内容でわかるごとく、わが国でもつとも典型的な国際港である神戸港を舞台に、港湾荷役作業を、沿岸荷役、船内荷役、船回漕の三過程にわたり、総合的に、それぞれの荷役業の特徴にふれながら、分析し、神戸港を通じて、わが国の港湾荷役業の実態、ならびに問題点を明らかにしたことは、学界にとつて、きわめて益するところが多い。本文中に見られる幾多の付表、統計表、ならびに原価計算例や、料金表は、この種資料が、一般人には入手しがたいだけに貴重である。

このような研究が、ひとり神戸港のみならず、東京・横浜・名古屋・関門等その他主要港で行われ、総合化・体系化されるならば、わが国の若い「港湾学」の発展は、期して待つべきものがあるであろう。